VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 171)
z dnia 25 lipca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 171)

25 lipca 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- rządowy dokument: Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2012 r. (druk nr 1478).

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Czapiewski** główny specjalista w Departamencie Spraw Obronnych, Zarządzania Kryzysowego i Ratownictwa Medycznego Ministerstwa Zdrowia, **Paweł Długołęcki** główny specjalista w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, **Michał Naruszewicz** starszy specjalista w Ministerstwie Finansów, **Andrzej Maciejewski** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami**, Maciej Mosiej** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Rafał Kozłowski** zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Marcin Flieger** dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, prof. **Ryszard Krystek** zastępca dyrektora ds. naukowych Instytutu Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, dr hab. **Wojciech Bijak** dyrektor Ośrodka Informacji Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, dr hab. **Janusz Rymsza** zastępca dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, dr hab. inż. **Kazimierz Jamroz** adiunkt z habilitacją w Katedrze Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej, dr **Katarzyna Wąsowska** adiunkt w Instytucie Zarządzania i Marketingu Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach, **Bartłomiej Morzycki** prezes Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Maciążek** wiceprezes Polskiej Izby Ubezpieczeń, **Włodzimierz Szaniawski** wiceprezes Polskiego Związku Motorowego, **Mieczysław Marosz** dyrektor Biura Zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Maciej Wroński** dyrektor Biura Prawnego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, **Piotr Mikiel** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz **Andrzej Markowski** wiceprzewodniczący Stowarzyszenia Psychologów Transportu.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Teodozja Nojszewska-Łasicka** i **Jakub Krowiranda** - z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam przybyłych państwa posłów, witam liczną reprezentację instytucji i stowarzyszeń zajmujących się dzisiejszą tematyką. Resort transportu, budownictwa i gospodarki morskiej reprezentowany jest przez sekretarza stanu, pana Zbigniewa Rynasiewicza, witam go serdecznie z całym zespołem.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie rządowego dokumentu: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2012 r.” (druk nr 1478). Czy do tak zaproponowanego porządku są uwagi? Nie słyszę. Bardzo dziękuję. Stwierdzam zatem, że porządek został przyjęty.

Za chwilę przystąpimy do jego realizacji. Szanowni państwo, nomem omen mówimy o bezpieczeństwie, co prawda na polskich drogach. Wczoraj miała miejsce wielka katastrofa kolejowa w Hiszpanii, na ten moment zginęło co najmniej 77 osób, ponad 130 jest rannych. Proponuję, abyśmy w tym momencie i w tym gronie uczcili pamięć ofiar katastrofy.

Bardzo dziękuję. Przystępujemy do realizacji. Bardzo proszę pana ministra. Panie ministrze, proszę zaproponować porządek prezentacji materiału i w takim kształcie będziemy go realizować. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni goście, Wysoka Komisjo. Tradycyjnie już analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ocena działań realizowanych w tym zakresie w poszczególnych latach budzi pewne emocje i słusznie. To, w jaki sposób przygotowujemy polskie drogi i w jaki sposób dbamy o bezpieczeństwo, ma poważny wpływ na nasze zachowania, na zdrowie i życie, i to jest zrozumiałe. Chciałbym państwu zaproponować następujący sposób prezentacji zawartości druku nr 1478. Poprosimy pana Macieja Mosieja, który jest sekretarzem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o omówienie prezentacji przygotowanej przez KR BRD jak również przez resort. A wcześniej poprosiłbym jeszcze pana Rafała Kozłowskiego, który jest zastępcą dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, ponieważ jest taka pozycja, którą przygotowała KGP i jest ona przygotowana dla wszystkich pań i panów posłów, więc krótki wstęp o zawartości tej książki, a później poprosimy pana Macieja Mosieja. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji Rafał Kozłowski:

Dzień dobry państwu. Dziękuję, panie ministrze. Chciałem tylko powiedzieć, że to dosyć świeża publikacja odebrana nie później jak dzisiaj w godzinach przedpołudniowych. Dzięki naszej współpracy z Instytutem Transportu Samochodowego wydaliśmy, wydaje się, w dosyć przystępnej formie przygotowaną publikację obrazującą statystyki zdarzeń drogowych w roku ubiegłym. Publikacja będzie również dostępna na stronach internetowych, zarówno Policji, jak i ITS. Natomiast dzisiaj mam ze sobą kilkadziesiąt egzemplarzy, więc przekaże je zainteresowanym państwu. Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Proszę przekazać je do sekretariatu i posłowie je otrzymają. Teraz poprosimy pana Macieja Mosieja. Proszę bardzo.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Maciej Mosiej:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo. Zanim przejdziemy bezpośrednio do omówienia sprawozdania i pewnej syntezy działań przeprowadzonych w roku ubiegłym oraz do stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju, pozwolę sobie na pewną część wstępną po to, żeby być może wyrównać poziom wiedzy wśród nas wszystkich i przede wszystkim skorzystać z okazji by podkreślić wagę problemu, o którym rozmawiamy.

Otóż, szanowni państwo, dla przypomnienia w latach 2001-2011 dokonany został istotny postęp w naszym kraju, jeżeli chodzi o spadek o wypadkowości. Liczba osób rannych w ciągu 10 lat zmniejszyła się o 24%. Można by to było uznać za niewątpliwy sukces nas wszystkich, naszego społeczeństwa i podmiotów zaangażowanych w poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach i niewątpliwie on taki jest. Jednak w tym samym okresie, jak być może jesteście państwo w stanie zobaczyć na tym nieco skomplikowanym wykresie, w pozostałych krajach Unii Europejskiej postęp był jeszcze szybszy. Przeciętnie liczba ofiar śmiertelnych w tym okresie zmalała o 45%. Można by więc powtórzyć za panem ministrem Sienkiewiczem słowami z początku lipca, że mamy do czynienia z pewnym cywilizacyjnym upokorzeniem. Plasujemy się nadal mimo postępu w ścisłej niechlubnej czołówce państw o największym zagrożeniu życia uczestników ruchu drogowego.

Niezależnie od trudnego do opowiedzenia czy do wyobrażenia sobie wymiaru, jakim jest ból i cierpienie ofiar i ich najbliższych, wypadki drogowe to także koszty społeczne. Koszty społeczne, które ulokowane są i ponoszone w bardzo wielu miejscach. Idąc tropem przyjętej ogólnoświatowej metodologii, stosowanej także w przypadku pracy zleconej Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów, są to koszty służb ratunkowych, policji, sądów, koszty leczenia, uszkodzeń infrastruktury czy pojazdów, ale przede wszystkim

straty państwa z tytułu niezdolności do pracy, rent dla ofiar i rodzin, zasiłków pogrzebowych. W 2011 r. było to ponad 20 mld zł. Koszt jednostkowy obliczany tą metodą – 1 ofiara śmiertelna w kosztach społecznych to jest ok. 1,5 mln zł, 1 osoba ranna to jest ok. 250 tys. zł. Chyba po raz pierwszy ujęliśmy w tym roku w sprawozdaniu właśnie wymiar kosztów społecznych.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego to stan, na który można wpływać poprzez przemyślany dobór działań, oczywiście w oparciu o fakty, o diagnozę a nie o pewne stereotypy, o mierzenie zmian i analizowanie problemów. Potwierdzają to doświadczenia wszystkich krajów, które są w czołówce jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, potwierdzają to międzynarodowe organizacje od ONZ przez OECD, Światową Organizację Zdrowia czy skończywszy na Banku Światowym. Mamy też świetny polski przykład, że na problemy w bezpieczeństwie ruchu drogowego można skutecznie wpływać. Tym przykładem jest walka z wypadkami z udziałem nietrzeźwych. Udało się w ciągu ostatnich lat przeprowadzić zmiany w prawie zaakceptowane przy szerokim wsparciu politycznym. Następnie systematyczne działania policji, monitoring skuteczności tych działań i działania edukacyjno-informacyjne pozwoliły na zmniejszenie liczby wypadków z udziałem nietrzeźwych w okresie 2003-2011 o 42%. W tym samym okresie liczba wypadków w Polsce zmalała o 25%, można więc powiedzieć, że akurat w tym aspekcie, jeżeli chodzi o udział nietrzeźwych w wypadkach jesteśmy raczej około średniej europejskiej, a może nawet powyżej w sensie pozytywnym. Jest to więc dowód na to, że można zdiagnozować problem i systemowymi działaniami powodować zmniejszenie jego rozmiaru.

Czego jeszcze uczą nas fachowcy, krajowi eksperci, których wielu z radością mogę zobaczyć na tej sali? Czego uczą nas w końcu doświadczenia zagraniczne? Przede wszystkim w myśleniu o bezpieczeństwie ruchu drogowego w ostatnich latach przyjmuje się myślenie o tzw. bezpiecznym systemie. Cóż to jest za podejście? U podstaw takiego podejścia stoi, po pierwsze, przekonanie, że ludzie zawsze będą popełniali błędy - żeby nie wiem jak byli wyszkoleni, będą popełniali błędy. System transportu drogowego ma być wyrozumiały dla tych błędów, ma minimalizować ich konsekwencje. Drugim takim założeniem jest to, że ludzie nie powinni ginąć tylko dlatego, że chcą się przemieszczać z punktu A do punktu B. Nie ma takiego powodu. To nie jest tak, że poruszanie się w ruchu drogowym oznacza: ot, po prostu wypadki się zdarzały, zdarzają i będą się zdarzały. Nie możemy sobie pozwolić na takie założenie.

Takim uproszczonym przykładem, dla wielu z państwa pewnie trywialnym, ale mimo tego postaram się go powtórzyć, jest przykład następujący: kierowca popełnia błąd, zasypia. Być może popełni błąd, bo usiadł zbyt zmęczony za kierownicę albo jechał zbyt długo. Zasnął. Teraz system ma sprawić by konsekwencje tego błędu zostały zmniejszone. Cóż to oznacza? Powinien tego kierowcę obudzić hałas kół najeżdżających na - jak to się mówi fachowo, proszę mnie poprawić, panie dyrektorze - grubowarstwowe oznakowanie brzegowe jezdni. To jest ten rysunek po lewej stronie. Popełniłem błąd jako kierowca, uczestnik ruchu drogowego. System przez nas wszystkich zaprojektowany, który utrzymujemy, próbuje mnie ratować. Konsekwencje powinny być mniejsze. Być może się obudziłem. Jeżeli nie, to dalej w ciągu wydarzeń pojawia się barierka, która powinna ograniczyć konsekwencje zjazdu z jezdni czy zderzenia z najbliższym drzewem. Jeżeli już doszło do tego wydarzenia to obrażenia ogranicza sprawny system pasów bezpieczeństwa, poduszki powietrzne, a następnie udzielana jest pierwsza pomoc, bo osoby które są pierwsze na miejscu zdarzenia, inni uczestnicy ruchu drogowego nie boją się i potrafią. Następnie dochodzi już do pomocy fachowej przez państwowe ratownictwo medyczne. To przykład na to, jak system może próbować znosić konsekwencje ludzkiego błędu.

Użyję w tym momencie przykładu, który podawany jest przez ekspertów Banku Światowego i akurat mi osobiście te rysunki się podobają i przemawiają do mnie. W zasadach bezpiecznego systemu jest mowa o tym i warto żebyśmy sobie z tego zdali sprawę, że być może tych robotników ze sławnego zdjęcia z Nowego Jorku lat 20-tych/30-tych podczas prac na wysokościach można by było dzisiaj długo uczyć utrzymywać równowagę na wysokości 200 metrów. Tylko pytanie, czy to by sprawiło, jeżeli popełniony zostałby błąd, że konsekwencje nie byłyby tragiczne? Dzisiaj mamy przecież podejście z prawego obrazka. Czyli nawet, jeżeli ten pracownik wyszkolony do prac na wysokościach popełni

błąd, pośliźnie się i zacznie spadać, to system go ratuje. To samo podejście konieczne jest w bezpieczeństwie ruchu drogowego. Drugi przykład, który także był na różnych forach podawany, to przykład pilotów samolotów, świetnie wyszkolonych fachowców, prawdopodobnie jednych z najlepiej wyszkolonych zawodowo ludzi, a mimo tego są oni chronieni przed błędem (oczywiście, nie tylko oni, ale też pasażerowie) w postaci szeregu systemów bezpieczeństwa. Jeżeli ten świetnie wyszkolony pilot popełni błąd, to np. zadziała automatyczny pilot, zadziała szereg innych systemów bezpieczeństwa na pokładzie samolotu.

Wracając do stwierdzenia z początku wypowiedzi - mianowicie jest w Polsce postęp, ale nadal jest bardzo źle. To trzeba sobie otwarcie mówić i nie owijać w bawełnę. Pewna synteza stanowiska ekspertów krajowych i zagranicznych - być może nie obiektywna, ale to jak rozumiem w toku dyskusji się okaże - z naszej strony jest taka, że głównym problemem ostatnich lat w Polsce nie było to, że nie potrafiliśmy stwierdzić, co należy zrobić. Świetnym przykładem jest wieloletni program Strategia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit 2005. Bardzo dobry program, tylko że nie wdrożony w wymiarze, w jakim mógłby być wdrożony. Sprowadza się to do tego, że mamy po prostu problem z zarządzaniem bezpieczeństwem ruchu drogowego. Wiem, że to nie jest rzecz, którą łatwo się akceptuje w postaci znalezienia jednej przyczyny. W Polsce nie ma dróg, więc jest niebezpiecznie. Czy większość z 27 krajów UE na liście, a od 1 lipca 28, także sąsiadujących z nami, ma rzeczywiście lepszy stan dróg?

Bezpieczeństwo ruchu drogowego to nie jest tylko i wyłącznie jedna przyczyna. To jest wiele zdarzeń i wiele aspektów, w związku z czym stawiam tezę, wspierając się ekspertami, że problemem jest zarządzanie BRD w Polsce, czyli słabość potencjału zarządczego, brak jasnego powiedzenia kto jest odpowiedzialny, brak choćby programów realizacyjnych do strategii, jak do Gambit 2005, gdzie był pierwszy program realizacyjny, a następnie zaprzestano takiego systemowego podejścia. Na karb tego typu problemów złożyłbym nieosiąganie celów wyznaczonych w programach krajowych.

Stąd dla przypomnienia w 2012 r., bo powoli przechodzimy już do sprawozdania za 2012 r., spojrzawszy na to, że rzeczywista liczba osób, które zginęły na polskich drogach w 2011 r., czyli 4189 osób, odbiegała o blisko 30% od założonego celu w programie strategicznym Gambit, podjęte zostały w połowie zeszłego roku takie, a nie inne decyzje przez KR BRD. Mianowicie, że odchylenie od celu jest na tyle duże, a i diagnoza, że to system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego musi zacząć sprawnie działać, spowodowało przystąpienie do prac nad nowym programem BRD w Polsce. W efekcie 20 czerwca tego roku po blisko roku prac, po dość szerokich, powiedziałbym nawet bardzo szerokich konsultacjach społecznych powstała nowa strategia do 2012 r. Dla przypomnienia, jeżeli nie mieliście państwo okazji tej wiadomości usłyszeć, to narodowy program został przyjęty przez KR BRD właśnie w czerwcu. Następnie informacja o nim została udzielona przez ministra transportu Radzie Ministrów w dniu 2 lipca. Podtrzymujemy w nim wizję zero, czyli że przyjdzie kiedyś taki czas, taki rok, że wraz z postępem technologicznym długofalowo nikt nie będzie ginął na drogach. Jednak do 2020 r., idąc także za wytycznymi choćby Komisji Europejskiej, przyjęto ograniczenie liczby zabitych o 50% w stosunku do 2010 r. i liczby osób ciężko rannych 0 40%. Stąd pojawiły się takie, a nie inne liczby, czyli nie więcej niż 2 tys. osób, które zginą w naszym kraju w 2020 r. i nie więcej niż 6900 osób ciężko rannych.

W ślad za wieloletnim programem, za nową strategią i w ślad za częściową diagnozą problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce poszła nowa jakość, jeżeli chodzi o zarządzanie. Mianowicie minister transportu uznał za konieczne zmiany w systemie zarządzania. Jako Sekretariat, który jest jednostką wykonawczą dla KR BRD, staramy się od połowy zeszłego roku zmienić akcenty we własnej pracy i bardziej zająć się skutecznym zarządzaniem systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego zastępując dotychczasowy nacisk na działania edukacyjno-promocyjne - nie rezygnując z tych działań, ale przesuwając akcenty. Naszym priorytetem było to, aby wraz z interesariuszami bezpieczeństwa ruchu drogowego doprowadzić do opracowania narodowego programu, oraz w konsekwencji do przyjęcia programu realizacyjnego.

W jaki sposób narodowy program wyznacza cele to już powiedziałem, czyli nie więcej niż 2 tys. osób zabitych w 2020 r. Po 2012 r. (o tym też jeszcze za chwilę, proszę o trochę

cierpliwości, przejdziemy do bardziej szczegółowego omówienia 2012 r.) nasz cel cząstkowy w zakresie osób zabitych to było 3414 osób, jesteśmy ok. 5% powyżej tego celu. Jeżeli chodzi o osoby ciężko ranne, to tu odchylenie jest sporo wyższe, czyli ok. 16% , aniżeli ta ścieżka prowadząca nas do celu w 2020 r. Podsumowując tę część, postęp w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce do 2011 r. włącznie był zbyt wolny. Jednym z istotniejszych problemów jest system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, zdolność do wdrożenia działań. Skoro dane za 2011 r. pokazywały tak wielkie, 30%, odchylenie od celów, przystąpiono do opracowania nowej strategii, czyli tego, co dzisiaj nazywamy Narodowym Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i w 2012 r. rozpoczęliśmy marsz w kierunku zmian w podejściu do zarządzania BRD, mówiąc w skrócie.

Gdybyście państwo rzucili okiem na ten slajd, to pokazuje on temat dzisiejszego posiedzenia, czyli sprawozdanie KR BRD z bezpieczeństwa ruchu drogowego. W 2012 r. strategiczny dokument wciąż obowiązujący to program Gambit 2005, który nie był w ostatnich latach wyposażany w program realizacyjny i działania podejmowanie przez poszczególne instytucje w ciągu danego roku nie były na bieżąco monitorowane. Staramy się to zmienić w 2013 r., więc płynnie przejdę do tego roku, stąd członkowie KR BRD przyjęli systemowo blisko 60 działań, które nazywamy programem realizacyjnym. Jest to dokument ogólnie dostępny na stronach internetowych KR BRD, który wyposażony jest we wskaźniki i gdzie tylko jest to możliwe w mierzalne cele. Kolejnym krokiem ze strony Sekretariatu jest bieżący monitoring działań, które staramy się prowadzić, a tym, co podsumuje rok będzie sprawozdanie za 2013 r., które będzie miało formę zmienioną w stosunku do sprawozdania tegorocznego, tzn. będzie mówiło o wskaźnikach i o liczbach: jeżeli zaplanowałeś, że coś zrobisz w swojej instytucji na początku roku, to na końcu roku powiedź mi, co wykonałeś i spróbujmy policzyć na ile wpłynęło to na wymiar bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wracając do 2012 r., przyjęliśmy inny układ sprawozdania aniżeli w poprzednich latach, bo, jak już powiedziałem, jest to sprawozdanie niejako przejściowe dla 2013 r. i ten układ odzwierciedlony jest w spisie treści. Mianowicie mówimy w nim o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, czyli o czystych statystycznych danych. Mówimy o syntezie działań podejmowanych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, i na szczeblu krajowym, ale i na szczeblu wojewódzkim, bo przypominam państwu, że sprawozdanie jest także przedstawieniem działań prowadzonych w województwach. Sprawozdanie to przedstawia także koszty wypadków drogowych, podstawy działania, pewne podsumowanie i wnioski. Działania staraliśmy się przedstawić już w strukturze Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Mówię tutaj o filarach: bezpieczny człowiek, bezpieczne drogi, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd, ratownictwo i opieka powypadkowa oraz system zarządzania bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przejdźmy do syntezy w obszarze „bezpieczny człowiek", czyli, innymi słowy, do zachowań uczestników ruchu. Co na poziomie krajowym zostało zrobione? Znowu subiektywny wybór, być może następni mówcy będą mieli inny pogląd na tę sprawę, najważniejszych działań podejmowanych w 2012 r. na poziomie krajowym w obszarze „bezpieczny człowiek". Choćby prowadzenie przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad kampanii „Drogi zaufania", akcja „Bezpieczny autokar" prowadzona przez Inspekcję Transportu Drogowego, realizacja poświęconego w dużej części bezpieczeństwu ruchu drogowego programu „Razem bezpieczniej" przez MSW czy też wszelkie akcje kontrolno–profilaktyczne nakierowane na kształtowanie bezpiecznych zachowań prowadzone przez policję. Przytoczyć tutaj wystarczy akcje „Alkohol i narkotyki", „Pasy", „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego" czy „Bezpieczne wakacje".

Jeżeli chodzi o kolejny filar działań „bezpieczne drogi", to przede wszystkim na poziomie dróg krajowych wybudowano łącznie ponad 700 km nowych dróg, ponad 300 km autostrad, ponad 350 km dróg ekspresowych. Dokonywane były także przebudowy - ponad 870 km dróg zostało wyremontowanych, przebudowano ponad 27 km dróg. Postępował także Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych, w ramach drugiego etapu przebudowano 800 km dróg.

Kolejny obszar, czyli „bezpieczna prędkość". Tutaj działaniem, które wysuwa się na czoło, jest uruchomienie pierwszego etapu systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, czyli zainstalowanie od sierpnia zeszłego roku 240 stacjonarnych urządzeń i opracowanie instrukcji ustanawiania prędkości dopuszczalnej na drogach krajowych. Na jej podstawie w tym roku przeprowadzona została weryfikacja, szczególnie pod kątem ograniczeń prędkości.

Dalej filar „bezpieczny pojazd". Staram się przedstawić to syntetycznie, sprawozdanie jest dość obszerne. Zapewne będziecie mieli państwo do niego uwagi, ale w obszarze „bezpieczny pojazd" możemy powiedzieć choćby o akcji „Bezpieczny autokar" prowadzonej przez Inspekcję Transportu Drogowego czy też szereg inicjatyw ITS oraz Polskiego Związku Motorowego.

Jeżeli chodzi o ratownictwo, to tutaj główni gracze to Ministerstwo Zdrowia czy też Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej: trwające doposażenie Państwowej Straży Pożarnej, rozwój sieci krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego czy centralizacja systemu powiadamiania ratunkowego na potrzeby państwowego ratownictwa medycznego.

O systemie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego już w zasadzie powiedziałem, więc bardzo szybko. W zeszłym roku opracowano projekt Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zainicjowaliśmy w Sekretariacie KR BRM szereg opracowań i badań naukowych, jedną z nich jest „Metodologia i wycena kosztów wypadków", o której też powiedziałem. Na wojewódzkim poziomie działania pozwolę sobie na to, by ich nie syntetyzować, bo jest to rzecz ciężka do syntezy. Powiem oględnie, że każde województwo ma swoją specyfikę i swój zestaw działań, które były prowadzone. Nie ukrywam, że w Sekretariacie ta część pracy wygląda w ten sposób, że zbieramy informacje z poziomu województw, próbujemy uporządkować i zdjąć z nich styl pisania laurek, bo tak, to sobie powiedzmy szczerze, w dużej części wygląda z poziomu województw. Jest chęć napisania wszystkiego, co się zrobiło, co można w jakiś sposób powiązać z wpływem na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nie chcieliśmy ślepo przepisywać tego do sprawozdania, bo nie miałoby to większego sensu. Tak jak powiedziałem, mamy nadzieję wraz z zespołem Sekretariatu, że w przyszłym roku będziemy mogli przedstawić sprawozdanie w jeszcze innej, bardziej konkretnej formie. Tzn. powiedzieć o tym, co zostało zaplanowane na poziomie krajowym, czyli program realizacyjny (blisko 60 zadań) i jak zostało zmierzone to, co zostało zrobione w tym roku.

Te wszystkie działania wpłynęły w jakiś sposób na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2012 r.. Efekt jest taki, że mówimy o rekordowo niskiej liczbie ofiar śmiertelnych, czyli w porównaniu do 2011 r. jest to spadek o blisko 15%. Jest także spadek, jeżeli chodzi o liczbę wypadków i rannych - w obu tych kategoriach o 8%. Można powiedzieć, że te 15% to sporo, co daje nam w porównaniu do krajów europejskich ogromny awans z ostatniego miejsca na miejsce trzecie od końca. Czyli nadal, proszę państwa, możemy mówić o cywilizacyjnym upokorzeniu i stąd tak bardzo ważne jest by w sposób przemyślany adresować każdy z problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nieco głębiej wchodząc, jeśli możemy zostać jeszcze przy tym wskaźniku, to operujemy tutaj tzw. wskaźnikiem demograficznym, czyli liczbą zabitych na milion mieszkańców. To jest coś, co nam pozwala porównywać jabłka z jabłkami, mówiąc kolokwialnie. W przypadku Polski po najlepszym roku od długiego czasu - 2012 r. - zginęły 93 osoby na polskich drogach na milion mieszkańców. Za nami jest Rumunia i Litwa, średnia europejska to 60 osób na milion mieszkańców. W dalszym ciągu blisko 50% ofiar wypadków stanowią niechronieni uczestnicy ruchu drogowego. To są w zasadzie proporcje, które przez lata się nie zmieniają: piesi, rowerzyści, motorowerzyści, motocykliści. A najpoważniejszym problemem jest bardzo wysoka liczba potrąceń i ofiar śmiertelnych wśród pieszych. To jest nasz specyficzny problem, o którym też wiele osób tutaj obecnych jest w stanie dużo więcej powiedzieć. Na uwagę zasługuje fakt, że przy spadku liczby ofiar śmiertelnych we wszystkich grupach poszkodowanych najmniejsze pozytywne zmiany nastąpiły wśród rowerzystów. Spadek zabitych o 6%, podczas gdy w ogóle mieliśmy spadek 15%, a wzrost ciężko rannych o 4%, choć tu być może mówimy też o niedociągnięciach statystycznych, na tyle niewielka jest grupa osób zabitych czy ciężko rannych wśród rowerzystów.

Dokumenty, o których powiedzieliśmy, czyli zarówno sprawozdanie o bezpieczeństwie ruchu drogowego, które było państwu przesyłane, jak i narodowy program przyjęty w czerwcu i program realizacyjny na ten rok są wszystkie dostępne na stronie internetowej www.krbrd.gov.pl. Zachęcam do korzystania z tych źródeł. Myślę, że to chyba tyle. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za przedłożoną informację. Bardzo proszę, otwieram dyskusję. Proszę bardzo, pan poseł Michał Wojtkiewicz. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Pod adresem KR BRD chcę powiedzieć, że bardzo przejrzyście zostało to zrobione. Wydaje mi się, że jest obrazowo, co do szczegółów trudno mi wnikać, ale w każdym razie na tak opracowanym materiale, który jest rzetelnie i dogłębnie zrobiony możemy analizować przyczyny wypadków i jak ewentualnie można by zmniejszyć ich liczbę.

Pokrótce przeanalizowałem wskaźnik zabitych i rannych na 100 wypadów w wybranych krajach europejskich i trzeba powiedzieć, że przodowaliśmy tu w 2011 r. To z dokumentu KGP, ale powinny się pokrywać te dane. Mimo wszystko bardzo dużo jest wypadków śmiertelnych w Polsce. Dlaczego? Trzeba by zapytać. Może być kilka przyczyn. Pierwsze to jest szybkie ratownictwo. Ono powoduje, że możemy ratować ludzkie życie. Drugie, że może jeździmy gratami bez zabezpieczenia itd. Trzecie, to również drogi - to, co pan mówił o zabezpieczeniu dróg, że jest pas ostrzegający, potem jest barierka, więc też w jakimś stopniu jakość drogi wpływa na bezpieczeństwo. Potem, przeglądając analizę w Polsce, widzę, że na Podlasiu jak się walnie, to od razu się zabijają. Z tego wynika, że któryś z tych elementów tam być może nie działa, bo podlaskie przoduje tutaj w liczbie wypadków śmiertelnych. Cieszy mnie, że w Małopolsce jest najmniej wypadków śmiertelnych, bo stamtąd pochodzę. Rzeczywiście, tam policja…

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Piraci już zginęli.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Piraci zginęli. Policja jest stanowcza. Kilka razy byłem kontrolowany na spożycie alkoholu, może to nas wzburzać osobiście, ale z pokorą przyjmuję i trzymajcie tak dalej, bo jak pan wcześniej powiedział, alkohol może w dużym stopniu się przyczyniać. Konsekwentne działanie policji, spokojne, z dużą kulturą na pewno w dużym stopniu będą się przyczyniały do zmniejszenia liczby wypadków.

Także bardzo pozytywnie oceniam przedstawienie tych materiałów. Można dużo się dowiedzieć. Ważne są analizy, a potem, co do pana ministra, trzeba dbać o te drogi, a przede wszystkim dobre oznakowanie, a nie przeznakowanie. To do was już należy, bo czasami jest lobbing wytwórni znaków drogowych, że jak choinka są obwieszone bezpodstawnie, żeby wsadzać byle jak i byle gdzie i mogę przedstawić przykłady z pokryciem. Oczywiście, także zabezpieczenie dróg. Miejmy nadzieję, że to będą coraz lepsze drogi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Andrzej Czerwiński. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem zwrócić uwagę na specyficzną grupę użytkowników dróg, jaką są motocykliści. Przypisuje im się niewiadomo co, czasem słusznie, czasem niesłusznie. A, jak widać, według statystyk, najwięcej sprawców i wypadków jest wywołanych przez pojazdy samochodowe, a również rowerzystów. Dopiero na trzecim miejscu są motocykliści. Patrząc na to, co się robi dla pojazdów, to jest dużo, bo widać postęp inwestycyjny. Bardzo dużo się robi dla rowerzystów, ponieważ masowo powstają ścieżki rowerowe, ułatwienia, oznakowania, a prawdę mówiąc, niewiele się robi dla motocyklistów. Także dla ograniczenia szaleństw tych, którzy szaleją. Są takie kraje, jak np. Szwajcaria, że jeśli któryś motocyklista jedzie na jednym kole, to świadek

takiego zdarzenia dzwoni na policję. Skutkiem takiego telefonu jest pozbawienie prawa jazdy do końca życia na podstawie zeznań świadka, że ktoś łamie w ten sposób przepisy, ale oprócz tych restrykcji stosowane są pewne uprzywilejowane formy oznakowania dróg czy ułatwiania przejazdu w korkach pomiędzy samochodami.

A z tego, co ja pamiętam, to policja wydała kiedyś masę pieniędzy na propagandę „uwaga, bo warzywa wyjeżdżają na drogę". Uważam, że to jest katastrofa i zmarnotrawienie pieniędzy publicznych. Niewiele dzieje się też pozytywnego, żeby poprawić bezpieczeństwo jazdy motocyklistów. Chcemy, czy nie chcemy, tych użytkowników będzie przybywało. Zaznaczam, że działania powinny być dwustronne. Wyeliminowanie tych, którzy przynoszą złą sławę zdecydowanej większości kulturalnie korzystających z dróg motocyklistów, a dla nich jest, moim zdaniem, po prostu za mało wydawanych środków. Ich nie potrzeba aż tak wiele, czasem tylko pozytywnej informacji i życzliwości na drodze.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski. Proszę bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Wyniki są pocieszające, mimo że podsumowując prezentację pan dyrektor pokazał nasz awans na przedostatnie miejsce z ostatniego, to jednak każdy z nas jeździł gdzieś po drogach innych państw i trzeba przyznać, że mankamentów mamy jeszcze wiele do usunięcia. U nas przeciętna wioska nie ma chodników. Chodniki zaczynają już mieć główne ulice w miejscowościach gminnych. Nie mamy utwardzonych poboczy na drogach wojewódzkich w ogóle. Mamy utwardzone pobocza tylko na części dróg krajowych. Jeżeli przekroczymy granicę starej Unii to właściwie na większość dróg mamy utwardzone pobocza. Pieszemu lub rowerzyście ciężko jest poruszać się poboczem, na którym są dołki i inne rzeczy, chociażby nie wiem jak było utrzymane, jeżeli nie jest utwardzone i nie stanowi w ogóle formy jezdni, więc schodzi na jezdnię, rowerzysta też wyjeżdża. Potem jak się widzi, że ktoś jedzie, to się cofa i są różne komplikacje.

Stąd możemy powiedzieć, że przy obecnym stanie dróg (wiadomo, że to się rewolucyjnie nie poprawi, poprawa następuje systematycznie) to wyniki są niezłe. Tak bym to określił, czyli dodatkowe programy informacyjne i szkoleniowe zaczynają zdawać egzamin. Także należałoby tutaj powiedzieć, że spadek wypadków, o czym mówił zresztą pan poseł Wojtkiewicz, może być w pełni satysfakcjonujący z punktu widzenia wszystkich uwarunkowań zewnętrznych, jakie mamy obecnie. Stąd można powiedzieć, że efekt spadku w 2013 r., jeżeli 2011 r. bardzo niepokoił, jest znacząco pocieszający. Z drugiej strony jednak wiemy, że 2012 r. w związku z Euro był niezwykłym bumem, jeśli chodzi o różnego typu roboty drogowe i efekty spowalniające w związku z tym ruch.

Tutaj rodzi się pytanie. Bo można by było podsumować, że tak trzymać co do kierunku. Jeżeli jednak uczestniczylibyśmy, a czasami uczestniczymy w dyskusji na temat co jeszcze robić, żeby poprawić stan obecny, to w tej dyskusji można snuć różnego typu pomysły. Niemniej jednak rodzi się pytanie, czy trend jest kontynuowany? Czyli, jak wygląda pierwsze półrocze tego roku, chociażby w głównej liczbie zabitych? Na pewno ją znamy. Czy w ogóle mamy trend pozytywny, czy nie? Żebyśmy mogli powiedzieli, że kierunek zdaje egzamin - to tylko takie miałbym pytanie do panów. Uwag do sprawozdania nie mam. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Arkadiusza Litwińskiego. Proszę bardzo.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję bardzo. Ja mam pięć pytań. Pierwsze - rozumiem, że adresuje to do pana ministra albo do upoważnionej osoby, być może z GDDKiA. Jakiś czas temu przy dość kontrowersyjnej akcji związanej z fotoradarami i debacie, która się wywiązała, padły bardzo konkretne i słuszne deklaracje, że niezależnie od racjonalnego zwiększenia liczby fotoradarów, będzie wdrożona akcja weryfikacji nie tylko ich lokalizacji, ale przede wszystkim ograniczeń funkcjonujących na polskich drogach, które są niekiedy wciąż idiotyczne i

budują brak poszanowania dla zakazów, co potem rozciąga się na złe praktyki. Jakie są efekty tych deklaracji? Jakie podjęto w tym zakresie działania, jakie są ich wyniki?

Drugie pytanie dotyczy pieszych. Z tych danych wynika, że jest to najpoważniejsza i chyba wbrew pozorom najłatwiejsza liczba do zmniejszenia. Tutaj mam pytanie, nie wiem który resort jest inicjatorem zmian w prawie, ale ostatnio też głośno było przynajmniej w mediach o pomysłach na wprowadzenie zmian w przepisach polegających na tym, że kierujący pojazdem powinien się zatrzymać nawet jeśli ktoś zbliża się do przejścia dla pieszych. Wydaję mi się to trochę trudne w praktyce na terenie zabudowanym, a zwłaszcza w dużych miastach, kiedy z uwagi na bliskość elementów infrastruktury drogowej można bardzo często poruszać się po prostu obok. Stąd chciałem usłyszeć, jakie są w tym zakresie pomysły, bo to wydaje się ważne.

Trzecie pytanie. Ze statystyk wynika, że jesteśmy na szczycie, że tak powiem, od końca tych niechlubnych statystyk, ale istotnie wyprzedzają nas Litwini, jako naród czy społeczność. Istnieje problem głównie litewskich, ale nie tylko, kierowców pojazdów ciężarowych na polskich drogach. Z danych przedstawionych przez policję wynika, że tylko 300 wypadków było spowodowanych przez cudzoziemców. Wypadków może tak, ale sytuacji niekoniecznie. Oczekuję od polskiego rządu, zwłaszcza od policji, podjęcia radykalnych działań, dlatego że wiadomo mi, iż litewscy kierowcy w Europie Zachodniej o wiele bardziej stosują się do przepisów niż w Polsce. Musimy skończyć z ich bezkarnością, nawet jeśli ktoś będzie to odbierał na Litwie jako działania restrykcyjne ponad miarę.

Kolejna sprawa to pytanie o możliwość, wiem, że to drażliwy pomysł, ale pewnie nie pierwszy raz w tych salach padnie, jednak za wzorem co najmniej kilku państw rozszerzenia zwrotu kosztów. Tzn. państwo ma pewne obowiązki, ale wydaje się, że nie powinniśmy jako społeczeństwo fundować wszelkich tego typu usług czy obowiązków które realizuje państwo zbiorowo. Jakiś element regresu wobec sprawców powinien występować. Mamy system obowiązkowych ubezpieczeń i chciałbym usłyszeć czy w tym zakresie planowane są jakieś zmiany? Wiem, że to będzie kontrowersyjne i być może nawet łatwo będzie to opluwać z uwagi na to, że jeśli będziemy robili to również za pomocą firm ubezpieczeniowych, to te mogą przerzucić koszty na posiadaczy polis. Jednak według zasady, że kto używa, ten płaci, powinniśmy iść w tym kierunku, żeby ogół społeczeństwa nie ponosił kosztów. Chociażby np. słuszna akcja kontroli autobusów z wyjeżdżającymi dziećmi. Z całym szacunkiem, ale kosztów takiej inspekcji nie powinni ponosić podatnicy, tylko ten, kto świadczy usługę. Po prostu powinien mieć to wpisane w koszty swojej działalności, nawet jeśli to będzie potem wkalkulowane w koszty jego usługi.

I ostatnie pytanie – jakim budżetem operuje KR BRD? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jeszcze pan poseł Michał Wojtkiewicz. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Zapomniałem jeszcze - niedawno procedowaliśmy ustawę o pieszych na drodze. Jest tam przepis, że tylko ci piesi, którzy chodzą po drogach krajowych i wojewódzkich, będą musieli mieć oznakowanie odblaskowe, natomiast na drogach powiatowych i gminnych - nie. Jakie jest państwa zdanie? Jak to wygląda? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, jeszcze pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Pragnę zapytać pana ministra, czy po bardzo złych doświadczeniach sprzed bodajże trzech lat strona rządowa przewiduje nowelizację przepisów dotyczących rowerzystów? Jak państwo pamiętacie, przed trzema laty przyjęte zostały zmiany, które forsowane były przez „pierwszego rowerzystę w Polsce", ówczesnego wiceministra infrastruktury. Tak, wiceministra Stępnia, dokładnie. To minister Stępień przejeżdżał drogami polnymi, które miały być autostradami w ramach zakładu, dlatego mówię „pierwszy rowerzysta". Zresztą był amatorem rowerów, czego nie ukrywa i pamiętam prace w podkomisji, gdzie wówczas w sposób nieuprawniony wpływał również na posłów - bo nie miał takiego upoważnienia ze strony

swojego resortu - którzy procedowali w podkomisji nad zmianami w ustawie - Prawo o ruchu drogowym.

Jaki jest skutek tych zmian? Jest taki, że liczba śmiertelnych wypadków wśród rowerzystów znacznie wzrosła, a szczególnie pojęcie wprowadzonych zmian zagraża bezpieczeństwu w ruchu drogowym, bo oto wielu rowerzystów uważa, że mają prawo jeździć parami, jeden obok drugiego. Z tym spotykamy się nagminnie. Rzecz dotyczy w szczególności młodzieży, niepełnoletnich. Ja to zauważam, zauważają to również kierujący pojazdami z którymi rozmawiam, koleżanki i koledzy, którzy na co dzień prowadzą samochody. Ponadto kierujący rowerem uważa, że ma święte prawo, bo takie zmiany wprowadził ustawodawca, aby z impetem wjeżdżać na przejście dla pieszych i większość z państwa takie doświadczenie również posiada, jak nie wszyscy kierujący pojazdami. Ponadto, doprowadzono do sytuacji, w której chodniki przeznaczone wyłącznie dla pieszych stały się ścieżkami rowerowymi, w mniemaniu rowerzystów, oczywiście. Dochodzi do sytuacji oto takich, że rowerzysta wymusza ustąpienie przez pieszego miejsca na chodniku. Stąd mam pytanie, czy wobec takiej destrukcji, jaką wprowadziliście państwo w poprzedniej kadencji Sejmu w przepisy dotyczące rowerzystów, zamierzacie sprawy unormować? Nie przebarwiam, tak po prostu jest.

Kolejna kwestia: przedstawiony raport kompletnie nie koncentruje się na przyczynie wypadków drogowych, jaką jest zły stan nawierzchni drogowej. Jakby raportujący, czyli pan premier Tusk, kompletnie nie dostrzega związku między złym stanem nawierzchni drogowej a liczbą wypadków. Kompletnie nie dostrzega skutków chociażby występowania kolein na drodze. Na zachodzie Europy drogi, na których koleiny przekraczają głębokość 3 cm, są zamykane. U nas wprowadza się co najwyżej zmniejszenie maksymalnej prędkości na tych odcinkach dróg, które są zniszczone. Chciałbym wiedzieć, panie ministrze, jakie plany dotyczą przyszłego roku, mam tutaj na myśli szczególnie budżet i kwoty na utrzymanie dróg krajowych, ich remonty i naprawę właśnie tychże kolein?

Bardzo ciekawe zestawienie możemy znaleźć na stronach internetowych KGP. Otóż należałoby zadać pytanie, kiedy wreszcie w ciągi drogowe połączone zostaną autostrady? Ktoś może powiedzieć, że dzisiaj nie o tym mowa, bo dzisiaj mówimy o przyczynach wypadków drogowych, a nie o budowie dróg. Jednak na str. 18 raportu, który jest dostępny na stronach KGP, jest bardzo interesująca tabela. Szkoda, że tej tabeli nie ma w raporcie premiera Tuska. Wypadki drogowe, według rodzaju drogi, w 2012 r.: na autostradach 247 wypadków, które w skutkach przyniosły śmierć ich uczestników; na drogach ekspresowych 144 takie wypadki; na drogach o dwóch jezdniach jednokierunkowych 4900 - prawie 5 tys.; na drogach dwukierunkowych ponad 30 tys. wypadków. Z tego chyba jasno wynika, jaka jest zależność pomiędzy długością autostrad a liczbą wypadków. Dzisiaj jest taka sytuacja, że nie mamy rusztu drogowego, tylko odcinki często niepołączonych autostrad. Tak jest w ciągu A1, tak jest w ciągu A4, tak jest w innych ciągach drogowych.

Jeszcze jedno pytanie. Ktoś powie, że się czepiam, ale czy ktoś weryfikował te dane, które otrzymaliśmy, bo na stronach KGP niedostosowanie prędkości do warunków ruchu jako przyczyna wypadków spowodowanych przez kierujących to było 28,3% wszystkich wypadków, a w raporcie, który mamy przed sobą, to jest ponad 31%. Czy to jest próba uzasadnienia słów ministra transportu Nowaka i premiera tego rządu, Tuska, którzy twierdzili, że prędkość jest główną przyczyną wypadków w Polsce, co miało uzasadniać montaż setek fotoradarów, które miałyby niby zmniejszyć tę liczbę wypadków? Pragnę zwrócić uwagę, a uważam za bardziej wiarygodne dane z KGP, że 28,3% wypadków drogowych, których przyczyną była nadmierna prędkość, to jest w ocenie policjanta, który sporządza protokół z miejsca wypadku. Bo de facto po rozprawach sądowych praktyka potwierdza, że sądy oceniają, iż jest najwyżej ok. 14-15% wypadków, których główną przyczyną jest nadmierna prędkość. Także w trakcie dyskusji nad stanem bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie należy także pamiętać i o tym, że argumenty podawane przez rządzących, przez ministra i premiera powinny być argumentami wiarygodnymi, a nie wyssanymi z palca. A dzisiejszy raport podpisany przez premiera, mimo tego, że posiada zawyżone wskaźniki, przeczy zupełnie temu, co mówi i premier, i jego minister odpowiedzialny za organizację transportu w Polsce.

Tak na zakończenie proszę o odpowiedź – poza tym, że podejmuje się działania, to co z tego wynika? Bo te działania są podejmowane, prace są wykonywane, a liczba zabitych, liczba wypadków drogowych utrzymuje się na średnim poziomie i liczba poszkodowanych w tych wypadkach utrzymuje się na średnim poziomie. Dlatego też proszę o odpowiedź, co wynika z podejmowanych działań, dlaczego pominęliście państwo w raporcie stan techniczny dróg, pomimo tego, że w badaniach Najwyższej Izby Kontroli z 2011 r. stan techniczny dróg został uznany za jedną z podstawowych przyczyn wypadków drogowych w Polsce? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa posłów? Jeszcze za chwilę pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski. Wydaje się, że jest kierownictwo resortu, które odpowiada za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tak częste podkreślanie, że premier jest za to odpowiedzialny, pewnie jest lekką przesadą, ale to jest tylko moje odczucie. Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałbym część wątków pana posła Andrzeja pociągnąć. Otóż, rzecz polega na tym, że miałem wątpliwą przyjemność bycia świadkiem wypadku, na szczęście bez większych konsekwencji. Przede mną jechała osoba i było przejście przez jezdnię wraz ze ścieżką rowerową. Jechałem kilkadziesiąt metrów za swoją poprzedniczką. Ta pani wykazała się nadzwyczajnym, w moim przekonaniu, refleksem. Tu, w Warszawie, między wiaduktami jest system ścieżek rowerowych i wyjeżdżający na ścieżkę przecinającą jezdnię rowerzysta mógł być zauważony na odległości 3-5 metrów. Jadąc z normalną szybkością na tym odcinku drogi do 50 km/h, nawet zachowując tę szybkość, bo tak się okazało, po formie jazdy tej pani można było to potwierdzić, nie była w stanie przed ścieżką rowerową, jeżeli nie zachował ostrożności rowerzysta, w żaden sposób wyhamować. Zwolniła przed tą ścieżką rowerową, to było wyraźnie widać, natomiast on wypadł ze znaczną szybkością, myślę, że 30 km/h nawet pochylony wjeżdżając na jezdnię. Hamowanie z piskiem opon, wjechała na ścieżkę z pół metra i troszeńkę go potrąciła, do tego stopnia, że go zarzuciło i przewrócił się, ale nawet karetka pogotowia nie była wzywana. Policjant uznał, że to jej wina, bo ścieżka rowerowa ma pierwszeństwo przejazdu, że nie dopełniła staranności. Została ukarana 200-250 zł z kilkoma punktami karnymi itd. Starałem się trochę protestować, ale z Kodeksem drogowym nie ma co walczyć w tym momencie. Jednak, w moim przekonaniu, nie da się utrzymać takiej zasady. Przynajmniej równouprawnienie powinno być na tym skrzyżowaniu, gdzie jest konieczność zachowania ostrożności itd. Ta bezwzględność i jeszcze słowa rowerzysty: kiedy wy, takie i owakie, kierowcy nie nauczycie się, że my tu wreszcie mamy swoje prawa itd.

To na pewno wymaga pewnej refleksji, za dużo poszło uprawnień. Ja także jeżdżę rowerem, lubię czasem przejechać się nim dla relaksu i gdzieś pojechać, ale staram się być w tym ostrożny. Natomiast tutaj widać wyraźnie, że pewna grupa rowerzystów traktuje te uprawnienia jako pewien łup i to być może powoduje to efekt znacznej liczby tych wypadków. Mimo, że jak tu widać jest pewne zmniejszenie. Niemniej jednak sytuacja wymaga pewnego pochylenia się nad przepisami. Tutaj w pełni przyznaję rację, bo zapomniałem o tym przed swoim wystąpieniem. Dosłownie teraz dyskusja przypomniała mi efekt mojego praktycznego uczestniczenia w wypadku jako obserwator. To naprawdę się zdarza i to dosyć często. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jak przypominam sobie, kiedy procedowaliśmy nad tą ustawą w podkomisji, zresztą bardzo długo, trwało to naprawdę kilka miesięcy, to tak łatwo nie przyszło wypracowanie ostatecznego kształtu nowelizacji ustawy w części dotyczącej właśnie rowerów. Z całą świadomością wszyscy podkreślali, że najprawdopodobniej w pierwszej fazie wdrożenia będą negatywne skutki i to życie po prostu potwierdza. Nie wiem, czy to już jest wystarczający czas, żebyśmy korygowali, nie umiem się do tego odnieść, ale to, że taki efekt będzie możliwy, to naprawdę większość posłów artykułowała, wszyscy zresztą dyskutanci biorący udział w pracy nad tym projektem. Czy ktoś z państwa posłów chciał

jeszcze zabrać głos? Nie słyszę. Proszę, może strona społeczna. Pan dyrektor Wroński, bardzo proszę.

Dyrektor Biura Prawnego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Z dosyć dużym zaciekawieniem przeczytałem przedstawiony przez KR BRD i rząd materiał. Powiem szczerze, że podoba mi się, bo jest w tym jakaś myśl, jest pewna koncepcja, jest wewnętrzna systematyka tego sprawozdania. To jest bardzo dużo postęp w stosunku do tego, co było do tej pory prezentowane. Także widać, że przyłożono się do kwestii edytorskich. Nie jest to po prostu zbiór kartek z maszynopisu, jakie były robione, czyli za to też *chapeau bas*. Wewnętrzna struktura informacji też myślę, że jest ciekawa, interesująca, aczkolwiek zabrakło mi tutaj paru elementów.

Tak naprawdę fajnie, że padły ze strony pana dyrektora pewne słowa, bo to pierwszy raz, kiedy administracja przyznała się, że Gambitu 2005 nie wdrażano albo wdrażano w niewystarczającym stopniu. Do tej pory, jeżeli ze strony społecznej padały tego typu słowa, to było pełne zaprzeczenie na zasadzie: nie, mylimy się, wszystkie resorty pracują itd. Tylko jakie są wnioski z tego, dlaczego Gambitu 2005 nie wdrażano? M.in. dlatego, że, jak powiedział pan dyrektor, zawiodły oczywiście mechanizmy w zakresie zarządzania, ale myślę, że drugą przyczyną jest także brak mechanizmów w zakresie finansowania. W raporcie dotyczącym planów i zamierzeń generalnie nie ma nic na temat finansowania w jakikolwiek sposób działań na rzecz bezpieczeństwa. Zabrakło chociażby takiej części, jak np. sprawozdanie ministra finansów. To już nie chodzi o to, który resort jest formalnie członkiem KR BRD, a który nie, ale rozumiem, że to jest raport przyjęty przez Radę Ministrów. Warto byłoby po prostu wskazać, czy resort finansów w ogóle widzi problem, bo może jest to tylko kłopot dla niego. Nie wiem, zgaduję, nie ma tutaj na ten temat ani słowa.

Myślę, że także stanowisko Ministerstwa Gospodarki, czyli działania na rzecz bezpieczeństwa ze strony tego resortu także by się przydały. Jakby nie było, wspólnie z resortem transportu resort gospodarki odpowiada za cały sektor motoryzacyjny. Co do finansowania pewne rzeczy należy pochwalić, bo rzeczywiście infrastruktura krajowa się poprawia. Mamy w tej chwili coraz więcej dróg odpowiadających europejskim standardom i powoli podróżowanie po naszym kraju staje się z pewnej niedogodności przyjemnością. Jednak zabrakło w ogóle kwestii dróg samorządowych, a przecież ona nie może być przez administrację rządową pozostawiana bez rozwiązania. Do tej pory, praktycznie rzecz biorąc od 1990 r., nikt nie ma pomysłu na finansowanie sieci dróg samorządowych na zasadzie, że coś tam samorządy będą z własnych środków robiły. Ostatnio troszeczkę się poprawiło w drogach samorządowych dzięki środkom unijnym, ale one nigdy nie będą wieczne, niedługo się skończą i co dalej? Ani w pierwszej wersji narodowego programu bezpieczeństwa nic na ten temat nie widziałem, ani nic w tym materiale. Może warto by się także do tego odnieść.

Podnoszona była już w dyskusji kwestia, że być może niewiele z działań wynika mimo tego, że wszyscy pracują, ale może dlatego, że mają one charakter ekstensywny, a nie intensywny. Dam przykład. Jeżeli mówimy o jakości naszych dróg, które też mają jakiś wpływ na bezpieczeństwo, teoretycy i praktycy cały czas sprzeczają się o to czy duży czy mały, ale czy nie sądzicie państwo, że struktury zarządów dróg powielane od szczebla krajowego do szczebla samorządowego generalnie mają błąd systemowy, bo działania w zakresie inwestycji i utrzymania nie są oddzielone od działań nadzorczych? Jaki załóżmy szef pionu nadzoru w ramach jednej instytucji powie kolegom z działu utrzymania: podejmuję decyzję, że właściwie tę drogę należałoby zamknąć. W teorii jest to możliwe, natomiast praktycznie nie. A nadzór budowlany generalnie działa jedynie przy odbiorze i później rzadko kiedy można się spotkać z działaniem. Ja nie słyszałem absolutnie o żadnym przypadku, może trafiają się ze 2-3 w skali kraju, gdzie nadzór budowlany zainterweniował i np. kazał zamknąć jakiś przepust lub drogę. O czymś takim nie słyszałem.

Trzeba rozwiązań instytucjonalnych. Może trzeba wreszcie powiedzieć, że należałoby policję ruchu drogowego oddzielić w ogóle od pionu ogólnej policji o charakterze krymi-

nalno-prewencyjnym, bo przecież to się dzieje. To likwidowanie biura ruchu drogowego, powoływanie biura ruchu drogowego, zmieniające się struktury w terenie, na szczeblach wojewódzkich i powiatowych. Przecież to jest farsa - co się zmienia Komendant Główny Policji, to mamy nową koncepcję. W jaki sposób można kształtować tę służbę, w jaki sposób może ona wypracowywać nową taktykę? Nie wiem, powiem szczerze. Tu też na ten temat nic, szanowni państwo, nie znalazłem.

Jeszcze może, bo i tak za długo już gadam, co do treści samego raportu, bo podoba mi się robota, jaką wykonał Sekretariat KR BRD, ale operuje on na materiałach, jakie po prostu przysyłają poszczególne jednostki. Jeżeli czytam to, na czym się szczególnie znam, czyli co zrobił minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w zakresie bezpieczeństwa i jest mowa o działaniach legislacyjnych, to, szanowni państwo, troszeczkę umiaru. Czy rozporządzenie w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych, gdzie opracowuje się po prostu wygląd druków, czy one mają jakikolwiek wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego? Już się dalej nie będę znęcał, ale proponowałbym po prostu poprosić kolegów o to, żeby informacje, jakie przysyłają i jakie wy zamieszczacie państwo w swoim raporcie, były, generalnie rzecz biorąc, troszeczkę bardziej – nie chcę nikogo urazić – adekwatne. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, proszę się przedstawić.

Dyrektor Ośrodka Informacji Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego dr hab. Wojciech Bijak:

Po raz pierwszy biorę udział w posiedzeniu. Panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, szanowni państwo. Moje nazwisko Wojciech Bijak, profesor SGH i jednocześnie dyrektor Ośrodka Informacji Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Chciałbym tutaj odpowiedzieć panu posłowi, ale akurat go nie ma na sali, że przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych przewidują występowanie z regresem do sprawców szkód, i to zarówno przez zakłady ubezpieczeń, jak i przez UFG. Średnie odszkodowanie, które jest np. przez UFG ściągane w drodze regresu, to jest ok. 9 tys. zł, największe to 1,5 mln zł od osoby fizycznej. Tak że są to rzeczywiście sprawy ustawowo załatwione i akurat w tym obszarze nie musimy się martwić o realizację uprawnień stosownych instytucji.

Natomiast z punktu widzenia UFG chciałbym wskazać państwu na to, że rzeczywiście rozpatrujemy bardzo istotne wypadki drogowe, jest ich kilkadziesiąt tysięcy. Za to z punktu widzenia tego, co obserwuje UFG, w 2012 r. mieliśmy powyżej 700 tys. zdarzeń drogowych, bo tak dokładnie trzeba by to określać. UFG dysponuje potężną bazą danych rzędu już kilkuset milionów rekordów, które to baza pozwala dosyć precyzyjnie określać pewne zjawiska związane ze zdarzeniami drogowymi, w tym właśnie z wypadkami, gdzie są ofiary w ludziach. Takie kwestie jak określanie czarnych punktów na drogach, do tego przygotowaliśmy odpowiednio zakłady ubezpieczeń i powinny w niedługim czasie rozpocząć raportowanie nam w odpowiedni sposób, żeby można byłoby te czarne punkty na drogach określać.

Jesteśmy w stanie precyzyjnie określić, oczywiście, z punktu widzenia pojazdów, a nie osób, w których powiatach i gminach należałoby prowadzić akcję profilaktyczną, ponieważ mamy takie możliwości i możemy robić tego typu analizy przekrojowe. Wspominam o tym dlatego, ponieważ kilka lat temu zwrócił się do nas przedstawiciel wojewódzkiej rady bezpieczeństwa ruchu drogowego właśnie z pytaniem, czy nie moglibyśmy czegoś takiego robić. Wtedy powiedziałem, że jeszcze nie, ale że przygotujemy się do czegoś takiego. Tutaj już państwu mogę powiedzieć, że za chwilę, za kilka lat, wszystko zależy od tego, jak zakłady zareagują na to, co zrobiliśmy, będziemy w stanie to robić.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na pewien aspekt statystyczny. Oczywiście to, co zostało zaprezentowane w materiale, jest pewną przyjętą metodyką, natomiast zupełnie inaczej wyglądają pewne województwa, gdy się przeliczy na pojazdy zarejestrowane w danym województwie. Posiadacz pojazdu to jest ta osoba, do której często powinna być kierowana akcja, a nie do ogółu ludności. Być może, że do ogółu ludności też, do szkół

itd., ale przede wszystkim powinna być ona skierowana do posiadacza. Sądzę, że wtedy odniesie najwyższy skutek. To tyle z mojej strony uwag. Dziękuję bardzo.

Jest jeszcze taka kwestia związana z bezpiecznym pojazdem. Mianowicie z naszej analizy wynika, że system prawny, który angażuje trzy ministerstwa: MTBiGM, MSW i MF, w sytuacji, kiedy pojazd miał poważne uszkodzenia w wyniku wypadku drogowego powinien przechodzić dodatkowe badania techniczne. Ten system, w naszej ocenie, jest troszeczkę niespięty. Tak jak został spięty system ubezpieczeń obowiązkowych, gdzie jest ścisła współpraca między Centralną Ewidencją Pojazdów a Ośrodkiem Informacji UFG, tak tutaj brakuje spięcia między stroną ubezpieczeniową a stroną reprezentowaną przez CEP, a przede wszystkim przez stacje kontroli pojazdów. Tak że poddaję pod rozwagę, że nie musimy wpuszczać pojazdów po dużych, poważnych szkodach do ruchu, jeżeli nie przejdą badań technicznych, więc zwracam uwagę, że jest tu pewna niespójność. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, czy ktoś jeszcze z państwa chciał zabrać głos? Bardzo proszę pana profesora. Proszę bardzo.

Adiunkt z habilitacją w Katedrze Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej dr hab. inż. Kazimierz Jamroz:

Kazimierz Jamroz, Politechnika Gdańska. Mam parę uwag do wystąpienia strony rządowej i panów posłów, ponieważ niektóre sugestie są nieuprawnione. Po pierwsze, trzy główne problemy, które w ostatnich latach w Polsce dominują, to są rozjeżdżani piesi, to jest jednak prędkość, panie pośle Adamczyk, i to jest ochrona zdrowia, czyli akcja ratunkowa i 30 dni po wypadku. To jest mniej więcej po 30%, jeżeli chodzi o przyczyny i okoliczności ofiar śmiertelnych. Tak że tymi problemami w pierwszej kolejności powinniśmy się zajmować i w sprawozdaniu KR BRD powinny być odpowiedzi na pytania, jak te główne problemy są rozwiązywane. One powinny być monitorowane i w każdym roku prowadzona relacja z tych działań. Np. w programie Gambit, jeżeli chodzi o to ostatnie zagadnienie, śmiertelność po wypadkach, zakładaliśmy, że z 30% w 2003 r. zejdziemy w 2013 r. do 12% udziału. Okazało się w 2010 r., że przekroczyliśmy 30%. Wymaga to wyjaśnienia, co się dzieje ze służbą zdrowia i ratownictwem, że ten udział zamiast spadać, on rośnie. Przez pół dnia na sali nie było słychać o tym problemie.

Padło jedno pytanie - jaka będzie prognoza pierwszego półrocza? Ona jest dosyć dobra, bo po pierwszym kwartale (taką prognozę prowadzimy co kwartał) byliśmy na poziomie Gambitu - prognoza na koniec roku wynosiła 2780. Teraz po drugim kwartale, gdzie jednak wzrosła nam liczba ofiar śmiertelnych, jesteśmy na poziomie 3 tys. Czyli jeżeli byśmy tak dalej pracowali, to cel Gambitu byłby w tym roku zrealizowany, więc działania są prowadzone. Oczywiście, przekazywałem państwu dwa tygodnie temu na posiedzeniu podkomisji, że spadek to jest m.in. efekt wielu inwestycji związanych z drogami ekspresowymi i autostradami, z rozwojem sieci, ale także z rozwojem nadzoru nad ruchem drogowym. Te efekty są tutaj widoczne.

Teraz o zarządzaniu. O tym dosyć dużo mówimy, ale sami nie podchodzimy do tego poważnie. Jeżeli weźmiemy poważnie podejście systemowe do działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, to tam mamy kilka stopni. Pierwszy stopień to Sejm, potem jest rząd, a na końcu jest kierowca. To, co my tutaj przygotujemy w Sejmie, ma największy i najszerszy zasięg. Przykład ubiegłorocznej ustawy o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, gdzie mimo apeli, mimo propozycji ze strony społecznej, żeby rozszerzyć to na wszystkie drogi, zawęziliśmy się do sieci TEN-T, a jeszcze wyrzuciliśmy działania związane z inspekcją drogową. Tu dzisiaj pan poseł mówi, że mamy za dużo znaków, ale nie daliśmy żadnych szans, żadnych narzędzi tym ludziom, żeby monitorowali to i w dzień, i w nocy. W związku z tym bijmy się także we własne piersi, nie szukajmy winy u innych. Tak że zwracam na to uwagę.

Chociażby przykład, co od wielu lat proponujemy. Mamy w tej chwili dosyć dużo węzłów wybudowanych i informację o prędkości podajemy na końcu zjazdu, kiedy inne kraje na początku - jeździliście państwo po świecie - jest strzałeczka tylko podana. Nie możemy się przebić, ministerstwo transportu torpeduje i nie przepuszcza nam tych infor-

macji. Albo chmurka przy prędkości od razu by informowała, że to ograniczenie byłoby tylko przy złej pogodzie. Nie możemy się przez to przebić. Jest tych przykładów wiele, tylko parę podaję. Gdybyśmy współpracowali, państwo i strona społeczna, to byłby bardzo pozytywny efekt. Dziękuję. Przepraszam, za emocjonalne, jak zwykle, wystąpienie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu profesorowi. Rozumiem, że wyczerpaliśmy dyskusję. Pan poseł Michał Wojtkiewicz? Bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ad vocem panu profesorowi odnośnie do znaków. Panie profesorze, czy pan chce, żeby była kontrola, kontrola i jeszcze raz kontrola? Proszę pana, tak wynika z pana słów. Dam panu przykład, to właśnie profesor Politechniki Krakowskiej stawiał znaki, prawdopodobnie nigdy nie był na tej drodze, tylko na podstawie mapy nastawiał tych znaków, bzdurnie poukładanych, oddalonych od siebie o 10 metrów, żeby to się powtarzało. Gdzie miał logikę, gdzie miał w ogóle wyobraźnię, żeby tak ustawiać znaki na tej drodze? Przykład to droga nr 997, Tarnów-Tuchów. Dziękuję bardzo. I bzdury pan opowiada.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. W czasie debaty zostały sformułowane pytania, wyrażone opinie. Bardzo proszę o odniesienie się do tych kwestii pana ministra i oczywiście przez zespół, jeżeli pan minister wskaże. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, przede wszystkim chciałbym wszystkim podziękować za ustosunkowanie się do treści zawartych w dokumencie, jak również w prezentacji i wypowiedziach przedstawicieli strony rządowej. Dziękuję też za głosy, które mówiły o tym, że metodologia przyjęta w pracy KR BRD nie tylko, że cieszy się państwa zainteresowaniem, ale również oceniacie to podejście jako właściwe i prawidłowe ze strony resortu. Mam nadzieję, iż następne lata pokażą, że sposób przyjęty w realizacji tych bardzo poważnych zadań będzie właściwy.

O bezpieczeństwie na drogach na pewno nie możemy mówić politycznie, bo dotyczy to każdego z nas, każdego Polaka i każdego gościa, który do naszego kraju przyjeżdża i wszystkim nam zależy, żeby to bezpieczeństwo było jak największe. Dlatego też jeszcze raz dziękuję wszystkim osobom współpracującym z nami. Jesteśmy otwarci na tę współpracę, może jeszcze bardziej niż dotychczas i uwagi, które zgłosili tu państwo, panowie profesorowie czy też nasi goście każą wyraźnie powiedzieć, że przy tego typu działaniach trzeba się naprawdę otworzyć na wszelkie środowiska i głosy, bo finałem jest każde uratowane istnienie ludzkie na polskich drogach.

Teraz, jeżeli chodzi o dane, o które państwo pytaliście, jak wygląda to w pierwszej połowie tego roku. Liczba wypadków to było 17.424 do wczoraj. Porównując do roku ubiegłego, to o 2032 zdarzeń mniej, czyli o 10,4% mniej. Jeżeli chodzi o liczbę zabitych, to 1518 osób, mniej o 290, czyli o 16% mniej. Rannych 21.527 osób, mniej o 2795, czyli o 11,5%. Proszę? To były dane na pierwsze półrocze, a ja podawałem dane na wczoraj.

Szanowni państwo, pan przewodniczący Adamczyk mówił tutaj o tabelce pochodzącej z danych policji, której nie ma w raporcie, więc powiem, że jest ona na str. 46. Tak, żeby była jasność, identyczna tabelka jest w raporcie na str. 46. Chodzi o wypadki i ich ofiary według kategorii dróg w Polsce, o której mówił pan przewodniczący. Także ten raport jest bogatszy o tę tabelkę.

Powiem, że trzeba się zastanowić nad dwiema wartości, o których państwo tu mówiliście (wynikało to z wypowiedzi kilku osób), czyli o połączeniu liczby wypadków ze stanem nawierzchni dróg, którego brakuje państwu w tym raporcie. My się nad tym zastanowimy i myślę, że w następnym raporcie taką wartość umieścimy. Myślę, że jest to słuszna uwaga, nie ma co dyskutować, na pewno faktycznie jest jakaś korelacja, ale jaka jest, to zobaczymy. Możemy to umieścić. Podobnie jeśli chodzi o budżet, który jest przeznaczany na wszystkie kwestie związane z bezpieczeństwem, też oczywiście będziemy uzupełniać raporty o te wartości w następnych wydaniach.

Były tutaj również szczegółowe pytania. Poproszę pana Macieja Mosieja i również pana dyrektora Andrzeja Maciejewskiego oraz naszego gościa i współgospodarza z policji, pana Rafała Kozłowskiego, o udzielenie odpowiedzi. Proszę bardzo.

Sekretarz KRBRD Maciej Mosiej:

Jeżeli chodzi o pytanie dotyczące wprowadzenia ochrony pieszych przy przejściu, to takie działanie zostało oficjalnie zapisane w programie realizacyjnym na ten rok jako działanie legislacyjne, którego liderem jest ministerstwo transportu. Mogę tylko dodać, że w ramach przygotowań i analiz do takiej inicjatywy legislacyjnej Sekretariat dostarczył resortowi transportu opracowanie polegające na analizie konkretnych przepisów i praktyki w 15 krajach UE włączając w to Polskę. Jeżeli to państwa interesuje, to ochrona pieszego na przejściu obowiązuje oczywiście we wszystkich tych krajach, natomiast w 10 z 15 występuje także ochrona pieszego zbliżającego się czy też wyraźnie sygnalizującego zamiar przejścia. Oczywiście, są to różne rozwiązania legislacyjne w każdym z tych krajów i jeżeli będzie chęć, aby przeprowadzić takie postępowanie, to odpowiednie sformułowanie zostanie przez legislatorów wykorzystane w ministerstwie transportu, a takie działanie jest rzeczywiście przewidziane na ten rok.

Jeżeli chodzi o budżet KR BRD, to jest ona ciałem doradczym i sama w sobie nie ma budżetu, natomiast budżet Sekretariatu KR BRD to jest kwota ok. 4 mln zł rocznie. Jeżeli chodzi o uwagę pana dyrektora Wrońskiego, to w formule sprawozdania nie przewidywaliśmy nigdy mówienia o zamiarach na rok kolejny. To raczej jest zadanie programu realizacyjnego na dany rok czy lata. To jest sprawozdanie z tego, co się wydarzyło. Może dodam jeszcze tytułem komentarza, że jest taka poszerzona analiza. Ponieważ sprawozdanie siłą rzeczy powstaje i jest przez nas przedstawiane do końca marca kolejnego roku, jest to czas na tyle krótki, że nie pozwala na przeprowadzenie analiz, które wymagają pozyskania danych nieoczywistych statystycznie, np. pojazdokilometrów, czyli ruchu przewozowego czy też porównywania danych pogodowych. Zdając sobie sprawę z niedoskonałości sprawozdania sekretariat zamówił w ITS takie opracowanie, które powinno pozwolić na rozszerzoną interpretację tego, co mogło wpłynąć na taki, a nie inny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2012 r. Dziękuję bardzo.

Zastępca dyrektora biura KGP Rafał Kozłowski:

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Panie przewodniczący, szanowni państwo, czuję się tutaj zobowiązany do udzielenia odpowiedzi przede wszystkim w zakresie motocyklistów, tirów i policji drogowej. Pierwsza kwestia odnosi się do motocyklistów, co pan poseł był uprzejmy podnieść. Rzeczywiście, obiektywnie trzeba przyjąć taki oto stan rzeczy, że motocykliści są równouprawnionymi partnerami czy uczestnikami ruchu drogowego. Natomiast też obiektywnie trzeba oddać to, że jest to tzw. sezonowy uczestnik ruchu, bo przecież zimą motocykle nie jeżdżą, czy ich liczba jest znacznie mniejsza niż w pozostałych porach roku. Patrząc na sprawę z naszej perspektywy trzeba tutaj podnieść oprócz rzeczy oczywistych, które na tej sali były dzisiaj podnoszone, np. jeżdżenie na jednym kole w sposób brawurowy, że to zjawisko z biegiem czasu maleje, tzn. nie ma przyzwolenia społecznego dla tego zjawiska. Aczkolwiek, jeżeli ono jest, to jest ono nieakceptowalne społecznie. To, po pierwsze.

Po drugie, jest bardzo duże zapotrzebowanie społeczne artykułowane szczególnie wobec policji, bo najprościej jest wykręcić nr 997 i tam dzwonić: że jest cisza nocna, że motocykle głośno jeżdżą, że nie mogę spać, że proszę coś z tym zrobić. Ten problem tak artykułowany społecznie wprost wobec policji musi mieć swoje odzwierciedlenie w postaci naszych działań. Nasze działania na taką miarę możliwości, jakie mamy, są podejmowane. Natomiast, jeżeli spojrzymy znowu na obiektywny stan rzeczy przez pryzmat statystyki zdarzeń drogowych to pełna zgoda, nie jest to kategoria uczestników ruchu, która stanowi bezwzględnie największe zagrożenie. Niemniej jednak, jeżeli zestawimy te dwie tabelki ze sobą, motorower i motocykl, gdzie motorower siłą rzeczy rozwija znacznie mniejsze prędkości i, mówiąc trywialnie, nie burczy tak głośno, to tej ciszy nocnej nie zakłóca, w konsekwencji nie ma telefonów do policji o interwencję. Mamy tu porównywalne liczby, bo jest to rząd wielkości 900 wypadków spowodowanych w 2012 r. przez motorowery i przez motocykle, ale rząd liczby zabitych przy motocyklistach wynosi

150, a przy motorowerach 49, czyli jest tu trzy razy więcej zabitych w takiej samej liczbie wypadków powodowanych przez motocyklistów.

Jednym zdaniem jeszcze do kampanii społecznej. Proszę przyjąć, panie pośle, że kampania „Użyj wyobraźni" rzeczywiście powstała z inicjatywy policji. Było to cztery lata temu. Natomiast polegała ona na tym, że każdy mógł zgłaszać swój projekt, jak on widzi motocyklistę w ruchu drogowym. Jednym z takich zgłoszeń, projektów przygotowanych nie przez policję, a przez internautę, który *nota bene* pozostaje do dzisiaj nam anonimowy, był właśnie projekt, który tak mocno przebił się medialnie, pt. „Idzie wiosna, będą warzywa".

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Ale kto słucha internautów? Gdybyśmy słuchali, to w Polsce byłaby rewolucja.

Zastępca dyrektora biura KGP Rafał Kozłowski:

Kampania polegała na tym, że każdy mógł wyrazić swoje zdanie na temat tego, w jaki sposób widzi bezpieczeństwo motocyklistów w ruchu drogowym. Ale myślę, że powinnyśmy uznać - było, minęło. To jest przeszłość, natomiast gwoli wyjaśnienia tej sprawy.

Jeżeli chodzi o problemy tirów podnoszony przez pana posła z tej części sali, to chcę państwa posłów, uczestników naszego dzisiejszego spotkania, zapewnić, że problem tirów, może nie tyle litewskich, ale, szerzej patrząc na sprawę - państw bałtyckich, więc mówimy tu o Litwie, Łotwie i Estonii, jest nam dobrze znany, a mnie w sposób bardzo osobliwy. Sam jestem z Podlasia, z Białegostoku, byłem naczelnikiem podlaskim, więc te zagadnienia doskonale znam. Chcę powiedzieć, że decyzją komendanta głównego policji od początku tego sezonu wakacyjnego w sposób intensywny monitorujemy pracę naszych policjantów na rzecz ujawniania wykroczeń popełnianych w skrócie przez kierujących tirami i autobusami. Podlega to codziennemu monitoringowi, codziennej ocenie.

Chcę w tym kontekście podkreślić również, że istotną rolę odgrywają zarządcy dróg, zwłaszcza dróg krajowych. Nie wiem, być może niektórzy z państwa już zauważyli, że na odcinkach niektórych dróg krajowych, a zwłaszcza na terenie Podlasia, na trasie Warszawa - Białystok- granica państwa z Litwą przyjęto na początku tego sezonu takie oto rozwiązania drogowe, że wprowadzone zostały znaki zakazu wyprzedzania samochodów osobowych przez tiry. Dosyć pryncypialnie podchodzimy do tego, żeby zakaz wyrażony znakiem drogowym wyegzekwować od kierowców samochodów ciężarowych, a zwłaszcza obcokrajowców. W tej sprawie jeszcze jedna uwaga, otóż od listopada br. ma zostać wprowadzona do polskiego porządku prawnego dyrektywa tzw. *cross boarder enforcement*, która, miejmy nadzieję, umożliwi nam w jeszcze większym stopniu ściganie obcokrajowców, którzy popełniają wykroczenia na naszych drogach, a w tym kierowców tirów.

Jeżeli chodzi o struktury pionu ruchu drogowego - głos podnoszony przez pana Wrońskiego - to chcę państwa posłów poinformować, że decyzją komendanta głównego policji do końca tego roku pion policji ruchu drogowego ma zostać zwiększony do 10% ogólnego stanu etatowego policji. Ten proces już trwa, w niektórych garnizonach już się to stało. To jest rząd wielkości 100 tys. policjantów, z których 10% ma być w pionie ruchu drogowego. Na początku tego roku to był rząd wielkości 8,1%. Stąd zakładamy, i takie są polecenia komendanta głównego policji - są one dosyć jednoznaczne i kategoryczne, i na tyle, co znam swojego szefa, zostaną one wyegzekwowane - że do końca tego roku pion policji ruchu drogowego zostanie wzmocniony o ok. 2 tys. etatów. Z mojej strony, chyba to tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan dyrektor Maciejewski. Bardzo proszę.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, odnosząc się do kwestii, które dotyczą zarządców drogowych, a ja - powiedzmy - czuję, że ich wszystkich tutaj reprezentuję, będąc oczywiście przedstawicielem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, czyli zarządcy dróg krajowych. Pytanie pierwsze, wymierzone właściwie w nas, na temat weryfikacji oznakowania. Ona się oczywiście odbyła. W wyniku tej weryfikacji zmianie uległo 406 organizacji ruchu na drogach krajowych w Polsce, tzn. w 406 miejscach

zmienione zostały ograniczenia prędkości. W 262 przypadkach prędkość została podwyższona, a w 144 prędkość została obniżona, głównie z prędkości 90 km/h do 70 km/h.

Muszę się odnieść do pewnego epitetu, który pojawił się w związku z pytaniem na temat weryfikacji i w ogóle znakowania dróg, bo ustalanie organizacji ruchu to nie jest dowolność zarządcy drogi, tylko jest to kwestia pewnej analityki. Jestem w stanie zrozumieć, że nie zgadzamy się z pewnymi limitami prędkości, które są na drogach ustawione. One wymagają przeglądu, wymagają weryfikacji i proces ten odbył się w tym roku, odbywa się zawsze na wiosnę, natomiast nie jest to proces bezrefleksyjny. Bierze w min udział tak zarządca drogi, jak i audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego powołany na mocy ustawy, o której wspominał pan prof. Kazimierz Jamroz, funkcjonujący w strukturach GDDKiA, a także właściwa terenowo jednostka policji - Biura Ruchu Drogowego. W związku z czym jest to poddawane weryfikacji przez organ zewnętrzny, jakim wobec zarządcy drogi jest policja.

Jeżeli chodzi w ogóle o oznakowanie drogowe, bo ono oczywiście wymaga ciągłej pracy i ciągłych zmian, to poza weryfikacją tych kilkuset miejsc na naszych drogach, gdzie zmieniliśmy organizację ruchu i limity prędkości, przygotowany został kompleksowy projekt optymalizacji oznakowania dróg w Polsce, nie tylko krajowych, tzw. Czerwona Książka, i jest on dziś przedmiotem naszych prac z MTBiGM. W ramach funkcjonowania naszego zarządu drogowego opracowaliśmy nowe schematy oznakowania robót drogowych po to, żeby znaki drogowe ustawiane właśnie podczas prowadzenia prac budowlanych: remontowych, przebudów bądź po prostu budowy drogi w śladzie istniejącego przebiegu, były czytelne, widoczne i w odpowiedni sposób z odpowiednim wyprzedzeniem informowały kierowcę o tym, co na drodze będzie się działo. Wprowadzamy też inny niż dotąd model utrzymania dróg, o którym być może kiedyś już tutaj mówiliśmy - model „Utrzymaj standard” i zapewnienie właściwie 24-godzinnego nadzoru nad drogami krajowymi poprzez nasze służby bądź firmy i instytucje, które wykonują to dla nas. Takie organizacje ruchu są także przez tych ludzi pilnowane po to, żeby były zawsze widoczne, zawsze aktualne. Żeby np. lampy pomarańczowe, które mają naprowadzać kierowcę w momencie, kiedy zmienia się pas ruchu na drodze dwujezdniowej, zawsze świeciły w odpowiedniej sekwencji, aby było to wyraźne i zapewniało bezpieczeństwo.

To, co mamy zaplanowane do realizacji, jeżeli chodzi o oznakowanie drogowe na ten rok, to rozpoczęcie prac nad mapą oznakowania kierunkowego, na pewno jeżeli chodzi o oznakowanie na drogach krajowych. To oczywiście będzie miało wpływ na drogi samorządowe, więc nie będzie to proces, który potrwa do końca tego roku, natomiast chcemy już w tym roku rozpocząć pracę. W końcu oznakowanie dynamiczne - państwo na niektórych naszych drogach możecie obserwować takie bramownice ze znakami zmiennej treści. Te znaki będą montowane tylko we właściwych miejscach, tylko wtedy, gdy są potrzebne, ale będą one, tak naprawdę, najprostszą do zrozumienia emanacją Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem, który, mam nadzieję, w przyszłym roku rozpoczniemy realizować w Polsce. Chodzi o sposób dynamicznego zarządzania ruchem, ustalania limitów prędkości i ich zmiany, jeżeli jest taka potrzeba i pokazywania takiego, jaki jest na danym odcinku potrzebny, ewentualnie wskazywania objazdów bądź innych istotnych dla kierowców informacji. To tyle, jeżeli chodzi o oznakowanie.

Jeżeli chodzi o efekty działań podejmowanych na drogach krajowych, to one przedstawiają się następująco. Porównując 2012 r. do 2013 r. liczba wypadków na drogach krajowych spadła o ponad 12,5%. Porównując 2012 r. do 2007 r., kiedy rozpoczęliśmy systemowe działania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, liczba wypadków spadła o 34% dla dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. Jeżeli chodzi o liczbę zabitych w 2012 r., w porównaniu do 2011 r. zanotowaliśmy spadek o 16,3%. Porównując znowu 2012 r. do 2007 r. spadek ten wynosi 37,5%. Jeżeli chodzi o liczbę rannych w 2012 r. do 2011 r. ponownie spadek o 11% i znowu w porównaniu z 2007 r., czyli rokiem bazowym, ten spadek to 36%. Gdyby porównać - bo o to też było pytanie - jak przedstawia się sytuacja w stosunku do 2012/2013 r., to tutaj jest spadek zabitych o 23%, wypadków - o 18%, a rannych - o 19,5%. To chyba wszystko. Jeśli są jakieś pytania o stan techniczny dróg, to wszystko jest w Internecie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zbliżamy się do końca, bardzo dziękuję za udzielone odpowiedzi na postawione pytania. Chciałbym powiedzieć dwa zdania tytułem niejako podsumowania. Po pierwsze, oczywiście dobrze, że utrzymujemy tendencję malejącą, jeżeli chodzi o liczbę wypadków i liczbę ofiar na naszych drogach. Rzecz jasna, wskaźniki odzwierciedlające stan bezpieczeństwa na naszych drogach, jak tutaj oceniliśmy wspólnie, dalekie są niestety od oczekiwanych - takich, które by nas satysfakcjonowały. To pierwsza kwestia.

Druga kwestia to oczywiście raport, nad którym debatowaliśmy. Warto jeszcze raz podkreślić, że rzeczywiście zmiana kształtu i formuły jego przygotowania jest, zresztą daliście temu wyraz w dyskusji - klarowny, jasny, dobrze odzwierciedla stan bezpieczeństwa. Poza tym szczególnie ważny jest plan realizacyjny, a mianowicie program i oczywiście cele, a tak naprawdę - mierzalność wskaźnikami założonych efektów w poszczególnych latach. Wydaje się, że to jest to, co pozwoli nam w następnych latach precyzyjnie oceniać postępy w tym, co leży nam najbardziej na sercu, a mianowicie poprawie bezpieczeństwa.

W związku z powyższym - że wyczerpaliśmy dyskusję - stawiam oczywiście wniosek o przyjęcie tego dokumentu przez Komisję. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że mój wniosek został przyjęty. Sprzeciwu nie słyszę, bardzo dziękuję.

Pozostaje nam wyznaczyć posła sprawozdawcę, bowiem ta tematyka będzie przedmiotem dyskusji na sali plenarnej. Proponuję pana posła Andrzeja Kanię. Czy są inne propozycje? Nie słyszę. W związku z tym stwierdzam, że sprawozdanie w imieniu Komisji złoży pan poseł Kania. Gratulujemy.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za udział w tej interesującej dyskusji. Wobec wyczerpania porządku, zamykam posiedzenie.